交通警察

首都警察廳警員訓練所講義

三十五年十月印

MG
D6F3.65
108/2

交通警察講義目錄

第一章　總論
　第一節　交通之意義
　第二節　交通警察之意義
　第三節　交通警察之目的
　第四節　交通事故發生之原因
第二章　交通警察機關
　第一節　中樞機關
　第二節　執行機關
第三章　交通警察人員
　第一節　交通警察應具備之條件
　第二節　交通警察之考選與訓練
第四章　交通警察之勤務及其配置
第五章　交通整理上之道路

3 1799 0978 7

第一節　道路應有之設計
第二節　道路應有之設備
第六章　交通整理法
第一節　一般之交通整理法
第二節　道路交叉點之交通整理法
第三節　交叉點以外道路之交通整理法
第七章　停車法
第一節　停車方法
第二節　停車標示
第三節　停車限制
第四節　活車與死車
第八章　交通優先權
第一節　道路交叉點之交通優先權
第二節　直線道路之交通優先權
第三節　單車線道之交通優先權

第九章　交通警察之指揮手勢
第十章　交通警察之管理範圍
第一節　對於車輛之管理
第二節　對於駕駛人之管理
第三節　對於行人之管理
第四節　對於道路之管理
第十一章　車輛違章及肇禍之處理
第十二章　公衆之交通訓練
附錄：一、陸上交通管理規則
二、法規

交通警察講義

第一章　總論

第一節　交通之意義

交通爲社會生活形態之一種，自廣義方面言，凡人類相互間一切動的關係，無論其爲經濟上財物之移轉（如買賣、借貸、交換、輸送、贈與……），或精神上文化之交換，意思之傳達（如電報、電話、郵信……），莫不包括在內；自狹義方面言，則所謂交通，僅限於「人之通行及旅客貨物之輸送」而已。

第二節　交通警察之意義

「警察者，以直接防止公共危害，維持社會安甯秩序，指導民衆生活，促進一般福利爲目的，基於國家統治權執行法令，協助諸般行政之行政行爲也」。所謂社會安甯秩序，卽要社會共同生活之圓滿狀態；交通既爲社會生活狀態之一種，則「基於統治權之作用，而防止交通危害，維持交通秩序之行政行爲，卽交通警察。

然交通受警察之限制，並非全爲交通警察之作用，如禁止深夜輸送貨物，其目的在保護居民之安睡，雖對交通爲警察之限制，實爲交通警察以外之警察作用。反之，爲除去交通上之障礙，雖對交通以外之行爲加以警察限制，如道路兩旁建築工事之取締，其取締對象固非交通，但仍不失爲交通警察之作用也。

交通有陸上及水上，空中之分，交通警察亦有陸上交通警察，水上交通警察，空中交通警察之別；而陸上交通警察又可細別爲都市交通警察，鐵道交通警察，公路交通警察等數種，本課以時間所限，僅以都市交通警察爲講述範圍，餘從略。

第三節　交通警察之目的

交通警察之意義，既見前述，其目的自甚明瞭，析而言之，約有四端：

一、防止交通上之危害

防止危害，保障安全，乃一般警察之天職，故交通警察對於凡可以發生交通危害，或是以構成交通危害之原因，均應加以防止，以達交通警察之最大目的。

二、增進交通上之便利

交通警察非以消極防止危害爲已足，尤須積極增進交通上之便利。使交通於場

所能自由，於時間能敏捷，交通者隨時隨地可以暢行無阻，實爲交通警察之主要任務。

三、保護道路橋樑及其他交通上一切設備

道路橋樑，固爲交通之要素，其他交通上一切設備，亦均與交通之安全便利有關，故交通警察對於道路橋樑及一切交通設備，均應加以保護，其有使不當或過當者，卽須予以禁止或限制，以免影響交通。

四、保護交通者安全

因各種交通物體之混雜，高速車輛與緩速車輛往來行駛之錯綜頻繁，交通者通行市區，每感心惑目眩，極度不安，故交通警察應隨時注意，以盡其保障安全之職責。

第四節　交通事故發生之原因

因近代科學昌明，人類之交通工具，由人力而牲畜而機械，進展不已，更因都市人口集中，交通數量逐年增加，於是道路交通，遂形成錯綜混雜狀態，交通事故，亦因之迭出不窮，推究此交通事故之發生，可分直接原因與間接原因二種：

一、間接原因

1. 都市人口集中

因都市人口之無限制集中，道路上交通個體即過度增加，交通擁擠混雜，交通事故發生乃爲必然趨勢。

2. 交通工具發達

以昔日肩挑馬駝時代交通之速度，與今日火車、電車、汽車等相較，其差別固極大，以昔之步行者所佔道路之面積，與今汽車、馬車等相較，相差又不知凡幾！故交通工具發達，隨速度與體積而俱來之危險性亦大。

3. 高層建築

近世都市，因人口集中，土地面積無法加多，高層建築，遂所在多有，以交通之立場言，凡適宜於昔日二層建築所容人口之道路，今若建築加高爲十層，所容人口增多五倍，道路應開闊五倍，始能容納，但事實上絕無實現此種想像之可能，因此交通之擁擠雜亂，遂無法避免。

二、直接原因

1. 駕駛人之缺乏：

A, 駕駛技術不良，
B, 駕駛人身體上之缺陷，
C, 駕駛人不明瞭車輛機械構造及功用。
D, 駕駛人不明交通法規及交通整理法。

2. 駕駛人之不注意或過失：
A, 速力過度，
B, 操縱疏忽，
C, 判斷錯誤，
D, 酒醉或勞乏。

3。汽車構造之缺陷：
A, 制動機損壞或不健全，
B, 變速機迴轉機損壞或不健全，
C, 前照燈損壞或燈光强弱過度，
D, 尾燈不明或地位不妥，
E, 喇叭損壞，

F, 回光鏡清掃器之缺少或損壞，
G, 保險槓之缺少或損壞，
H 駕駛人坐於左側以右手作信號之障礙。

4. 道路不良：
A, 道路過狹或過曲，
B, 道路傾斜過甚，
C, 交叉點之構造不良，
D, 路面高低不平，
E, 路面過於光滑，
F, 道路照明設備缺乏或不足。
G, 道路工事不良。
H, 車步道不分或高速緩行車道不分。

5. 步行者脚踏車人力車等之不注意：
A, 不遵守右側通行之規定。
B, 不遵守停車之限制。

C, 橫穿道路時之不注意：
D, 安全地帶之不知利用。
E, 於車馬道上遊戲。
F, 佔用道路或疏忽交通。
G, 怠於爲交通上危險預防之裝置。
6. 各都市交通法規及交通整理法之不統一：
A, 左右側通行之不同。
B, 信號所表示意思之不同。
C, 標誌所表示意思之不同。
D, 汽車速率限制之不同。
E, 駐車法不同。
F, 交通取締法令之不同。
7. 其他：
A, 天候不良。
B, 火災、空襲或其他事變發生時交通混亂。

C, 交通設備不完善。

D, 交通整理技術笨拙。

第二章　交通警察機關

機關者，國家爲實現施行公務之目的，以法律命令所形成之治事單位也，交通警察機關，卽行使交通警察權之國家行政機關，茲分中樞機關與執行機關二部分述之。

第一節　中樞機關

中樞機關，專門交通警察之統一計劃與監督，以期實際執行交通任務者能發生最大效果，其組織形式隨執行機關之組織而不同，執行機關採統一組織制者，中樞機關之組織卽不妨簡單，執行機關採分散組織制者，則中樞機關卽非有強有力之組織不可。至中樞機關所負任務，約可分爲下列七端：

一、調查研究：

對於當地交通上各種狀態，交通事故發生之數量，種類與性質，或其他警察機關在交通上之新設施，警察學者有關交通警察之論文及新聞雜誌之記載等，中樞機關均應調查搜集，詳加研究，以爲改進設施之張本。

二、計劃：

交通狀態隨時代不時演變，除應研究改進，擬訂整理交通之新計劃，以適應需要外；對於集會、遊行、儀典、空襲等交通上有特殊情態之場合，尤應預先擬訂特殊計劃，以備臨時實施。

三、指揮監督：

對於各交通執行機關，應保持統一與聯繫，必要時並予以指揮監督，以促進執行之效果；執行者倘有失當行為，便即加以糾正。

四、立院：

在海洋法系國家，各種單行警察法規（即條例、規則、章程等）之制成權，固專屬於市立法機關，但在大陸法系國家，單行警察法規之制成權，係屬於警察機關本身，故交通警察之立法權，則屬於交通警察之中樞機關。

五、訓練：

交通整理之效果如何，全視執行交通任務人員之精神能力技術以為定。故交通警察人員，不可不加以嚴格訓練，此種訓練權，當然屬於交通警察中樞機關。

六、與外界連絡交涉：

與交通警察機關發生關係之對象極多，如道路橋樑之管理者，使用道路之各種官署或團體，自來水、溝渠、電燈、電話、電車、汽車、人力車、馬車、轎輿等企業者，學校及文化，新聞機關等，均與交通警察機關有密切關係，故應不失連絡，互相提供有關材料，以資改進上之參考。

七、車輛之登記檢驗與駕駛人之考驗：

交通事故之發生，大半皆由車輛及駕駛之缺陷而起，故車輛之登記檢驗與駕駛之考驗權，其應屬於交通警察之中樞機關。

第二節　執行機關

執行機關，負實際執行交通整理任務責任，其組織形式，可以統一與分散二種：

一、統一組織：

統一組織者，即交通警察由普通警察中分離獨立，形成一種特殊專門組織之謂，又可分爲二種：

1，全市交通警察成爲整個的系統組織，隸屬於單一的中樞機關。

2，劃一市爲數區，各區均成立一專門的交通警察機關，分掌各該區交通警察任務。

二、分散組織：

分散組織者，交通警察事務與一般警察事務，屬於同一普通警察機關，而無單獨組織之謂。

統一組織與分散組織，各有利弊，茲分述之：

1. 採統一組織，則上下級之指揮管理，各區間之聯絡協助，均較便利。

2. 採統一組織，則交通警察心志專一，技術熟練；中樞機關對交通事務之研究計劃，亦必較進步完善。

3. 採統一組織，對交通上發生特殊狀態之場合，因基於全般狀態之統籌，與平時運用之熟練，定能應付裕如，無所遺憾。

1. 採統一組織，對各種交通整理器材，（如汽車，摩托車，馬等）設備易臻完善，運用較爲純熟，且各區緩急相濟，調遣亦必便利。

三、統一組織之弊（卽分散組織之利）：

1. 執行交通整理任務，易於疲勞，如採統一組織，除需大量服務人員外，並應設大批預備員額，以應特殊交通事故之發生，倘交通簡單之時，則此大量人員，無勤可服勢必閒散，故殊不經濟。

2.特定地點以外之場所，非交通警察活動力所可及，若採統一組織，則普通警察人員，必不願加以協助，特定地點以外場所之交通事務，乃無人過問。

3.採統一組織，因地區廣大，監督難期週密。總之、採統一組織，工作效率較高，但經濟不免浪費，採分散組織則反是，故在經濟充裕之都市，以採統一組織爲宜，否則，唯有採分散組織矣。

第三章　交通警察人員

第一節　交通警察應具備之條件

交通警察，於車馬雜沓之中，從事於交通整理，任務既極艱鉅，而櫛風沐雨，無間寒暑，工作尤爲辛勞，若非體格強健，並具有特殊精神與毅力之人，勢難勝任此項工作，故交通警察人員必須具備下列各種條件：

一、強壯之體格
二、高大之軀幹
三、健全之機能
四、莊嚴之儀表

五、靈活之身心
六、豐富之常識
七、熱烈之情緒
八、勇毅之精神

第二節　交通警察之考選與訓練

交通警察應具備之條件，既如上述，故考選之初，卽應特別注意，關於考選資格，依照法令規定，可分積極資格與消極資格兩種：

一、積極資格：

1. 年在二十歲以上三十歲以下者
2. 高級小學畢業者，但有特殊情形，得酌收有與高級小學畢業相當程度者。
3. 體質強壯，身長五尺二寸以上，胸圍約等於身長之半者。
4. 儀容端正，言語明晰者。
5. 視聽力銳敏者。
6. 精神暢旺者。

二、消極資格：

1. 未受徒刑之宣告者。
2. 未受破產處分者。
3. 無暗疾成特殊嗜好者。
4. 無暴戾或懦怯性情者。

交通警察之改選科目，分體格檢查，筆試、口試、三種。改選錄取後，除授以普通警察學術科外，尚須受下列各種專門訓練：

一、交通警察法規之講解。
二、交通警察機關之組織。
三、交通警察勤務之配置。
四、交通整理學識之學習。
五、高速車輛機能之常識。
六、當地交通狀態之通曉。
七、當地道路系統之熟記。
八、當地交通事故之研究。

九、交通整理實務之練習。
十、交通事故報告之手續。

第四節　交通警察之勤務及其配置

交通警察勤務之方法與配置，須因時因地因事而制宜，故隨都市交通狀況而異其形式，然原則上，大致可分爲固定勤務與移動勤務二種：

一、固定勤務：

固定勤務，卽配置交通警察於特定之場所，而從事於交通整理之謂，其配置方法，可分述如下：

I、配置地點：

A 道路交叉點。
B 橫斷步道。
C 畸形道路之有危險性部分。
D 異常雜沓處所。
E 橋樑。

F 駐車場。

G 道路工事或道路上發生障礙之地點。

H 其他容易惹起交通事故之場所。

2、配置員數：

固定地點所配置交通警察人數之多寡，視通路狀態，交通情形，交通整理機之有無，交通者有無遵守秩序習慣，交通整理執行者之技術是否熟練等而決定，並無一定準則，總以節約警力，並發揮交通整理效果爲着眼。

3、配置時間：

交通狀況，每因環境而有繁簡之時間，故交通人員之配置，當應時間之急要而決定，不宜做刻板之規定，如都市中交通幹路，自晨至夕有配置人員之必要，而工廠，劇院，學校附近，僅就其集散時間，做短時之配置卽可。

4、規定任務：

固定勤務，有運用手勢做交通信號者，有司掌整理機信號之變換者，有任車輛進止之督促者，有爲危險之警戒或橫斷步行之保護者。故配置之先，應明確規定其任務，以免各員彼此發生推諉爭執情事。

移動勤務：

交通整理人員之配置，無一定地點，以流動方式除去交通上障礙事物之一種勤務，謂之移動勤務，可分巡邏勤務與尾追勤務二種：

1、巡邏勤務：

巡邏勤務之任務如左：

A途中車輛之檢查。

B途中車輛駕駛人執照之檢查。

C固定勤務場所以外之交通整理及取締。

D巡視道路佔用道路工事等之有無及其取締。

E巡視固定勤務之警察與非專務交通警察對於執行交通整理之狀況。

F羣衆遊行及妨害秩序行爲之監視。

2、尾追勤務：

尾追勤務多由使用高速力交通工具之警察行之，其任務有二：

A交通物體違法速力之取締。

B已惹起交通事故而希圖脫逃者之追捕。

第五章　交通整理上之道路

道路與交通有密切之關係，必有良好之道路，然後交通方可安全，交通工具之機能始得盡量發揮。故研究交通整理者，對道路應有之設計與設備，當先研究之。

第一節　道路應有之設計

道路之設計，卽道路應有之構造，茲可分路幅、路面、坡度等述之。

一、路幅：

近代機力車輛，面積大，速度高，交通現象，錯綜複雜，故必擴張道路幅員，始能適應需要，各種車輛行駛所需之路幅如左：

1、汽車　三公尺
2、馬車　二公尺
3、電車往復綫　五公尺
4、縱列停車　二公尺
5、橫列停車　五公尺

倘構造道路時，事先估計該路，高速車及緩行車均甚發達，並預備設置電車經復線及橫列停車場，則該路之路幅應爲

(3公尺×2)＋(2公尺×2)＋5公尺＋5公尺＝20公尺

二、路面：

路面是否平坦，與交通影響極大，設有坎坷不平或不良事實，則不僅足以減低交通速率，且容易發生交通事故，故建築道路，必須有平坦路面。

三、路線：

道路須以直綫爲有利，但事實上自不能全爲直線，故屈曲狀態，在所不免，比種屈曲道路。甚足妨礙交通之視綫與進止，宜審量予以取締，縱不可能，亦當使其曲度加大，曲半徑加長。

四、坡度：

坡度之足以影響交通安全，比之屈曲道路爲尤甚，故道路如有傾斜坡度之處，縱不能加以改善，亦當配置交通警察指揮上下車輛，並限制其速度，如傾斜且屈曲者，其危險更大，尤應注意預防。

五、街角、

一般車輛行駛，皆難作直角（九十度）或銳角（九十度以下）之轉換方向，高速度車輛尤其如此，故直角或銳角之街角，應向內收，使成弧狀，則道路轉角處面積擴大，車輛通行方可圓滑。

六、車步道：

行人與車馬速度不同，通行於同一道路，極易使交通混亂，爲策行人之安全，與車馬通行之圓滑，應將道路劃分爲行人道與車馬道，並使行人道略高於車馬道，以便此項區分明確。

七、廣場：

於數條幹路之集匯點，或火車站，輪船碼頭，大工廠，遊藝場所等附近，設置廣場，對交通上極有裨益，此項廣場作用，可有四端：

1，爲交通物體集中或循環通行之用。

2，爲交通緩衝之用，

3，爲車輛停放之用，

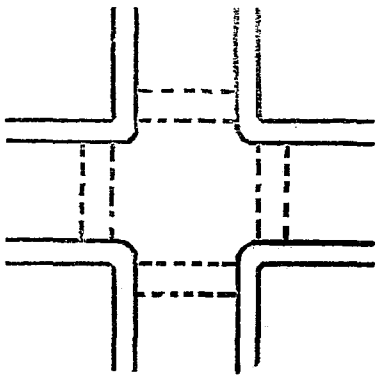
4，爲屋外集會或行人遊息之用，

八、橋樑：

河流對道路交通之阻隔，則賴橋樑以爲兩岸間之聯絡，故以實效言，橋樑實卽道路之一部。轎樑之幅員，以愈寬爲愈有利，通常情形，應爲道路寬度三分之二以上，其載重量，通常每方公尺應能負重五十公斤，最小橋樑亦應能耐五噸重車之通過。

九、高架道及隧道：

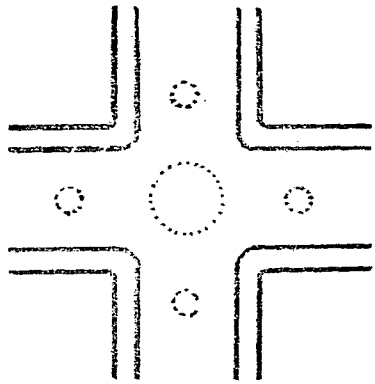
高架道及隧道，均係近代交通發達，地面道路無法容納全部交通物體所發展之結果，高架道有城牆式，鋼架式，吊空式三種，除可通電車外，並可供其他車馬及行人之通行，隧道係穿通地底之道路，構築時最應注意，否則受地面壓力，常有傾塌可能，故其離地面高度，應視地質及路幅妥爲決定，最低限度當須在十五尺以上。



第二節　道路應有之設備

道路設備，足以補助交通整理，故關係交通安全至大，茲就道路上應有之設備述

之。



一、橫斷步道：

行人在車馬道上作橫斷通行，危險極大，然欲絕對禁止，事實又不可能。故在交叉路口或其他必要處所，明白劃定橫斷路綫，實屬必要，此項橫斷步道，既經劃定，則步行者除在此路綫外，卽不得在其他處所作任意之橫斷，而車馬通行橫斷步道時，亦有緩行之義務，俾行人得以通過安全。

二、安全地帶：

於交叉路口，依路口構造形態，劃爲橢圓形或狹長形之區域，用以防止車馬侵入，而供徒步者逃免危險之設備，謂之安全地帶，安全地帶之狹長形者，並可兼充電車停車站，其構築方法，可分兩種：

I，固定式：又分二種：

A築造法——用建築材料造成高約五六寸之平台。

B區劃法——用白色石質或塗料就路面上劃成。

2，移動式：亦分兩種

A 標示法——在特定地點，就其兩端樹立標誌表示之。

B 板台法——用木板製成高約五六寸之半台，放置於車馬道上。

三、道路標誌

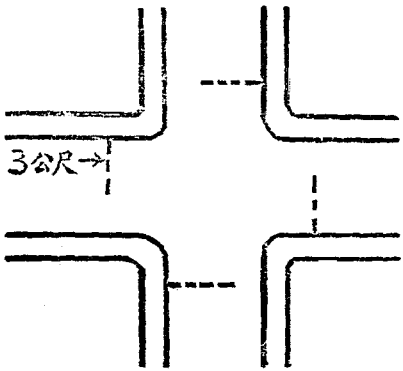
道路標誌，可分牌道標，綫道標，燈道標三種。

1，牌道標：依作用又分三種：

2，綫道標：依作用可分五種：

A 停止綫：

某一方向車輛被停止後之停車界限也，係設置於交通地點後三公尺之處，如右圖。



B 停車綫：

劃於停車場之地面上，以示停車之標準者。

（一）以停車地位言，停車綫有三種：

（1）道路兩旁停車線

（2）道路一旁停車線

（3）道路中央停車綫

（二）以停車方式言，停車線亦有三種

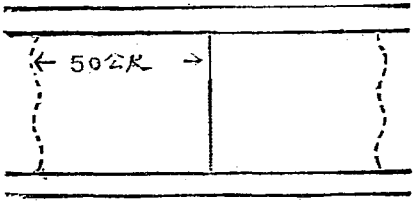
（1）橫列停車綫

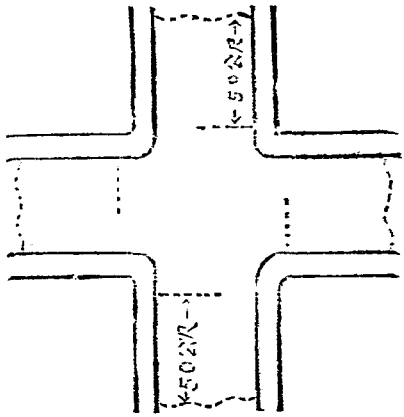
（2）縱列停車線

（3）斜列停車綫

C慢車綫：

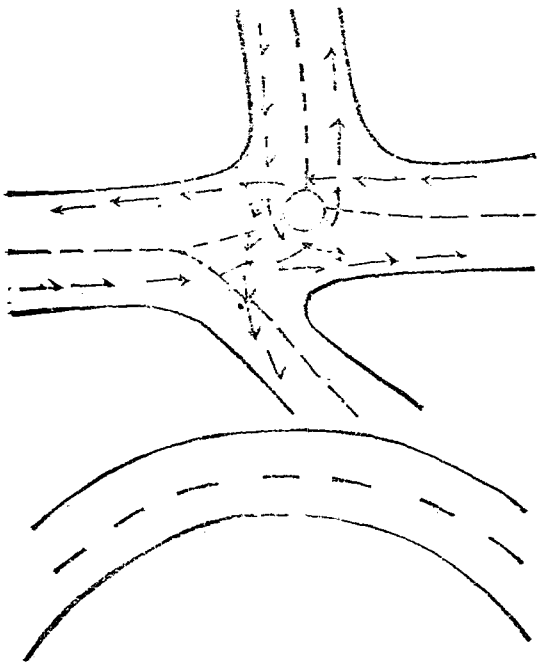
在道路交叉點或臨近道路之學校，醫院，娛樂場所等正門之前，設置慢車綫，使車馬通過必須減低速度行駛。設置地點，在交叉路口，應位於停車綫五十公尺，在學校，醫院，娛樂場所門口，應位於門口左右各五十公尺處。（如下二圖）





D分道綫：

十字路口作向左轉灣之行進方式，原應繞過崗台，採取大循環法，惟當路幅狹小或交叉不規則時，卽應利用分道綫，以示行車標準，其法在路面上劃數條白綫，車輛卽循此綫外側而進。此外屈曲道路或斜坡，亦有利用此線，以做左右通行之分界者。（如下二圖）



E橫斷步道綫及安全地帶綫。（詳見前）

3.燈道標：可分信號燈與警戒燈二種：

A信號燈：

爲採取斷續式交通整理法所必要之工具，藉光色之轉換，以指揮車馬之進止，通常燈分紅綠二色，紅燈表示「停止」，綠燈表示進行。亦有於紅綠二色之外，增加一種黃色燈，作爲「中間信號」，表示「注意」之意，使車馬得以從容進止。其設置方法有三種：

（一）樹植於交叉點之中央。

（二）懸掛於交叉點之上空。

（三）樹植於車步道分界線之街角。

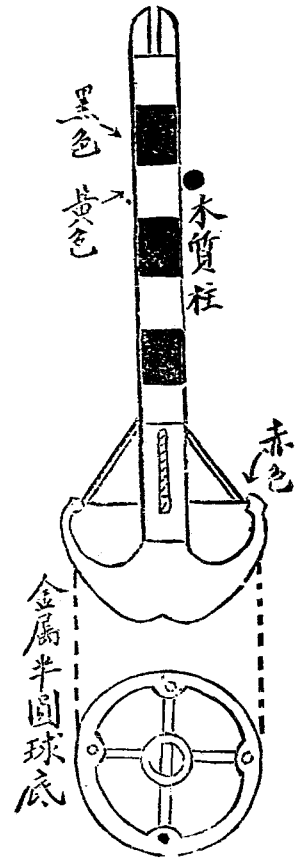
B警戒燈：

警戒燈均爲紅色，形狀不拘，爲表示道路上有危險場所，或有發生危險可能之物件存在而設，用以警告行人或禁止通行者。

四、交通整理柱：

交通整理柱者，豎立一柱於道路上，以供交通整理之用也，其式樣有固定與移

動二種，或用鋼骨水泥造成，或以木質而配以金屬半圓球底爲之，柱上多塗以黑黃相間黑白相間色彩，以引起通行者之注目，並可在上端附以標誌，以標示交通整理之意思也。柱之效用，共有三種：



1. 設於道路交叉點之中央可做左右轉灣之基準，
2. 設於直綫道路中央，可作左右側通行之分界，
3. 設於一方交通道路中央，可做高速車與緩行車之分道綫，
4. 設於交通障礙處，可禁阻車馬。

五、緩衝器：

緩衝器或稱交通紐，有稱交通龜甲，形如半球，以金屬製成，直徑約四至六公寸，高約公寸，上塗以紅白等色，四週特留圓孔，嵌鑲玻璃，內裝電燈，以引人注目，裝置路面，其作用與交通整理柱相仿。

六、信號機：

信號機者，卽於道路交叉點之中央，以「進」「止」等信號板之轉動，從事於交通整理之整理機也，其式樣有迴轉式，十字架式，起落式三種，而其主要製法，則爲一高約十尺之鐵柱，上端附以轉換方向上下活動之信號板，柱之中部有一機紐，以司信號之迴轉與起落，信號板除「進」「止」二種外，亦有加以中間信號者。

七、自動交通整理機：

自動交通整理機，係藉電力作用，以自動變換信號板或信號燈者，除能節省警力外，其缺點有三：

1. 信號之變換，不能依交通實際情況，而爲時間上之伸縮，

2. 無交通警察之配置，交通者常有違反信號之軌外行動，
3. 道路交叉複雜處所，根本無法使用。

八、交通塔

交通塔一稱信號塔，可分「信號機塔」與「信號燈塔」二種，其作用雖與信號機信號燈相同，然其構造形式及使用效率則有差異，塔由鋼骨水泥造成，上有瞭望台，使交通整理者處於台上可掌信號。瞭望台底距地面高約七尺半，上有覆傘距台約六尺半，傘之上方裝置信號板或信號燈，台之左右亦可裝置小型信號板，台下附有懸梯，以供上下，台內並裝有電話轉椅及驅暑防寒設備，故其效用特佳，可總述優點如後：

1. 交通整理者位於台上，視界較廣，交通情況可一覽無餘。
2. 整理者本身安全毫無顧慮，可專心致力於職務。
3. 有避風雨防寒暑及坐椅設備，可以減免整理者身體之痛苦及疲勞，增進工作效能
4. 有電話，便於聯絡，倘有火警盜警等緊急事態發生，因先得電話通知，並可預為準備。

九、照明：照明設備，可分路燈車燈二種：

1. 路燈：

設置路燈之目的有二，一爲維持治安，一爲維持交通。至路燈設置數量之稀密，燈光之强弱，則視道路構造及交通狀況而定，照明範圍，以能及於道路橫斷全幅爲原則，爲防止燈泡損壞熄滅，每一路燈，以用數個小泡組成爲宜。

2. 車燈：

任何車輛均須備有燈光，高速度車輛尤須有强度燈光，以防意外。其裝置在地位不同，可分爲前照燈與尾燈二種：

A 前照燈：

前照燈在補助路燈照明之不足，及明示車輛之動向。汽車之前照燈須有大小各二盞，大者名爲野燈，光度極强，小者名爲市燈，光度較弱。

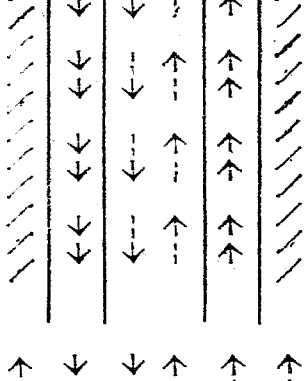
B 尾燈：

尾燈之作用，一在使後方來車明識自體所在，一在照明後方之車輛。燈光通常具紅白二種，紅者示警戒，白者利照明，

十、高速車道與緩行車道：

如道路幅員甚寬，可以白線劃分路面，使成高速車道與緩速車道，以免交通物

體因速度之不同，而陷於交通混亂狀態。



十一、停車場：

道路上若任意停放車輛，最易妨礙交通，故應有停車場之設置。停車場又有二種：

1，一般停車場：

車馬之停放於交通上毫無影響者，如空地，道路上之死角，公園之邊沿，巨大建築物無出入口之屋沿等處是。

2，特別停車場：

劃出路面之一部份，或側方或中央或電車綫之外側等處，以爲停放車輛之場所是。

第六章　交通整理法

第一節　一般之交通整理法

交通整理。卽依據院令，從事整理交通之謂。其一般之整理方法，可分述如後：

一、右側通行：

爲預防交通的混雜，在道路上指定區域，規定交通物體向同一方向進行，頗爲重要，世界各國多採靠右走者，我國現在亦採靠右走辦法。

二、避讓或超越：

車輛在道路上迎面相遇，應互相讓避於右方，如後車欲超越前車，應先揚聲，使前車避讓，後車再經前車左側通過，但有左列之情形時，後車不得超越前車：

I，在交通頻繁之道路，街角，屈曲道路，不能通視前方之斜坡，及其他規定車輛緩行地點，不得超越。

2、對面來車時

3、前方爲高速度車輛，後方爲低速度車輛時，

三、緩行：

車輛行經左列各處，均應減低速度：

1、交叉路，灣角，其他屈曲道路，及前面視綫不清或有障礙物時，

2、不平或狹窄道路，及下坡，橋樑等處，

3、交通頻繁地點，

4、橫斷步道，學校，醫院，其他公共場所，及有緩車線地點，

5、車輛交會或得將至車站時，

6、路上有兒童或牲畜時，

7、修理道路地點。

四、轉換方向：

車輛轉換方向，應採適當方式，大抵左轉灣均採大循環法，右轉灣則行小迴轉，至車輛掉頭，則應在交通量少及道路寬闊之地行之。

五、限制汽車速度：

都市交通頻繁，高速之汽車速度，自應加以限制，但限制辦法，各地規定不一，陸上交通管理規則，亦僅作有伸縮之彈性規定。在一般都市，大批汽車速度，皆以不超過十五公里爲原則。

六、禁止任意停車：

道旁任意停車，最是妨礙交通，引起交通事故，故除指定之停車場所外，應絕對禁止停車。

第二節　道路交叉點之交通整理法

道路交叉點爲交通最繁雜之處所，交通流交錯於此，車馬轉換方向於此，電車公共汽車之乘客乘降於此，步行者橫斷道路於此，因之最易發生交通事故，其整理方法，可分三種述之於后：

一、斷續式交通整理法。

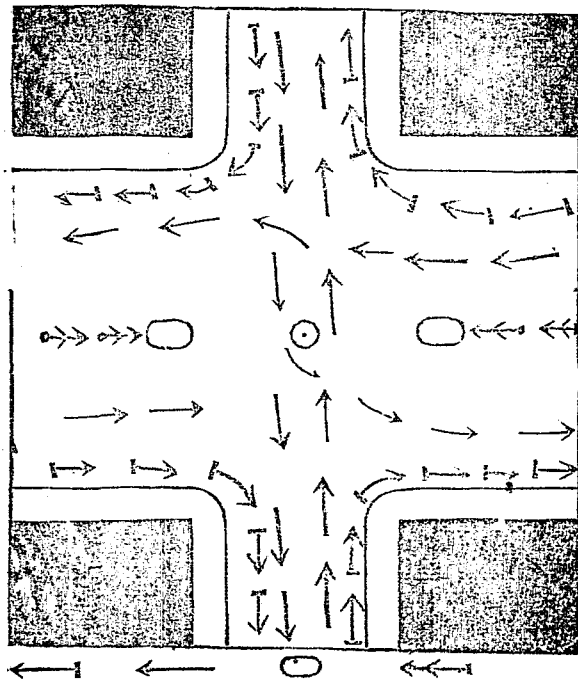
以「進」「止」之信號，從事於交通流之節制，使其或斷或續進行之法，謂之斷續式整理法，此法通行於單純之十字街口，如多數道路交叉，形態簡單，類似十字路口者，亦適用之，其所使用工具有四，一爲交通標複誌一爲交通整理機，一爲

自動交通整理機，一爲交通警察手勢，除前三者已詳於第五章外，後者當於下章述之斷續式交通整理法，可以下圖說明之，此種整理法之優點有三：

1. 實施簡單。
2. 效果確實。
3. 幅員狹小之道路交叉點亦能適用之。

但此種整理法之缺點亦有二：

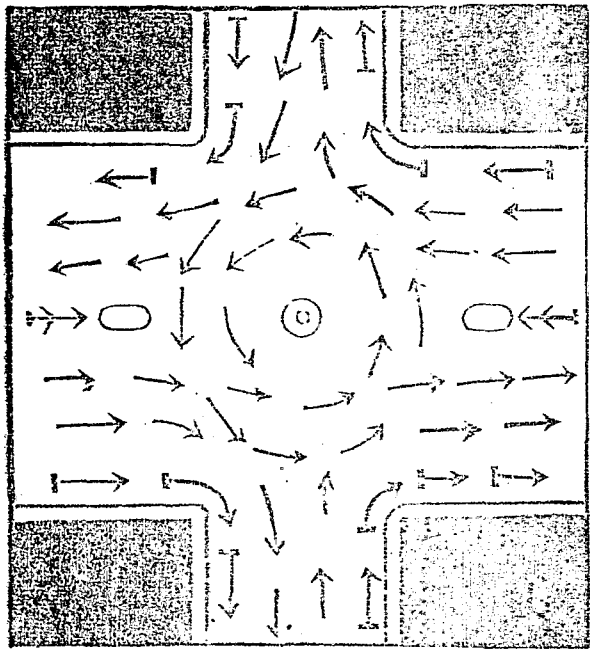
1. 浪費交通者之時間，減低道路之使用率與交通工具之機能。
2. 放行時因停止所受時間之損失，當以過度之速



方行駛以圖補償，因之而惹起事故者甚多。

二、循環式交通整理法：

係於交叉道路之中央，闢一寬闊環狀空地，車馬通過時，均須循此環狀前進，其中央空地，有以水泥做成者，有僅劃以白綫者，有僅樹標誌者，亦有樹立移動標誌，上給行進方向箭頭，並裝置警戒燈者，附圖如左：



此種整理法之優點如下：

1. 交通者之時間，道路

之使用率，及交通工具之機能，均不致減殺。

2. 複雜及不規則道路之交叉點，無法使用其他方法整理時，可使用此法。

3. 可減省交通整理人員之配備。

此種整理法亦有下列缺點：

1. 因需循環之空地，幅員狹小之交叉點，即無辦法使用。

2. 因車馬通行不斷，步行者之道路橫斷，頗感困難。

3. 如有直線通行之電車，則與循環之交通物體常易發生衝突。

4. 有緊急任務之車輛，如有消防車急救車等，亦須循迴行駛，實多不利。

三、斷續循環兩式併用整理法：

此法原則上爲循環式之整理，惟於一定時期或特殊場合，如消防車醫務車近來之行使時，或道路橫斷者擬擠至某種程度時，一時遮斷交通，採取斷續式整理之法也。

四、禁止左折整理法：

車輛在道路交叉點左折通行，與其他交通流發生交錯，最富危險，故在交通複雜處所，有採用禁止左折整理法者，凡欲在該交點左折通行之車馬，一律禁止，必

須迂迴其他路線以達目的，此種方法，對一般交通，雖可收圓滑實益，但如無近路可資替代通行，則施行上困難殊多。

第三節　交叉點以外道路之交通整理法

在狹窄道路，或交通繁雜道路，欲避免交通事故發生，唯一方法，即對交通流方向及交通物體種類，加以限制，而使交通單純化，茲述其方法如左：

一、單向式整理法：

於特定道路，僅許同一方向之交通物體行駛，而禁止逆向車馬通行之法也，此法之採用，以有相距較近之二平行路線爲要件，若無平行路綫，或平行路綫相距過遠時，則均不相宜。

二、分路式整理法：

於特定道路，僅許某一種速率交通物體行駛，其他交通物體須在另一道路行之法也，此法與單向式整理法同，亦須有平行道之設備。

三、單向分路併用式整理法：

此即將以上兩種方法同時使用之整理法也，在此法整理後，同一道路上，交通

物體之種類與方向均屬相同，交通當更單純矣。

四、直通道路整理法：

設置特殊道路，與地面道路隔離，不受任何整理法之制限，自始至終直達通行之整理法也。其最普遍之形式，爲「高架車道」及「地下車道」，總之，以與其他地面道路完全隔離不在同一平面上爲要件。

第七章　停車法

道路上停放車輛，對於交通之影響極大，然車馬因目的地之達到，或途中裝卸貨物，在道路上作短時或繼續之停放，事實上又不能絕對禁止，故停車問題，在交通整理上頗有研究必要，茲略述之。

第一節　停車方法

停車方法有縱列，橫列，斜列三種，前已言之，茲再詳述於后：

一、縱列停車，

車輛與人行道平行，車頭車尾相啣接成縱列之停放方法，每一車輛所佔路的橫面幅員約二公尺，縱的幅員約三公尺，爲留發車餘地，前後車之間，尙須保持一公

尺之拒離，故一定長度之道路，能容車輛之數量不多，且入車雖易，而發車時，因前後車輛相接，則較困難。

二、橫列停車：

車身與人行道垂直成九十度角度，各車車頭相並成橫列之停放方法，所佔道路縱的面積雖僅有二公尺，而橫的幅員則在三公尺以上，故對於有效交通幅員，犧牲甚大，其發車雖甚便利，但入車須逆行數次，較爲困難。

三、斜列停車：

車身與人行道成三十度至四十五度之銳角，各車車頭相並成斜列之停放法也，所佔路面橫的幅圓，如爲四十五度列與橫列停車同，如爲三十度，則約二公尺半，故較富彈性，且發車既易，入車時之逆行次數亦較橫列爲少，就大體言，較縱列橫列均爲有利。

第二節　停車標示

停車場應設停車指示標誌，以表示停車場之所在與停車場之種類（爲汽車停車場，人力車停車場等），其他如停車方法，停車場使用之限制等，亦應有簡潔之文字說明，

同時地面並應有停車綫之區劃，以示車輛停放之地點與方向。

第三節　停車限制

停車場容納車輛數量，多有一定，在今日交通工具無限增加之性形下，故對於停車場之使用，不可不有限制，其限制方法，不外下列各種：

一、使用停車場停放車輛，不得超過規定時間如英美各國規定，一次使用以二小時爲限

二、車輛駛離停車場後，非經一定時間，不得再用。

三、交通繁複之特定道路，或於殊定時間內，不准停車。

四、車輛停放時所佔路幅，不得超過規定範圍。

五、車輛停放後，不得任意使用音響器。

以上種種，爲一般限制方式，交通整理者應視當地交通情況，選擇適當方法行之。

第四節　活車與死車

所謂「活車」，卽駕駛人不離開車輛，隨時可以發車之停車，所謂「死車」，卽駕駛人離開車輛，不能隨時發車之停車，停放車輛，以死車在交通上之危險性最大，因一旦交通上有特別事故發生，必須清除停車時，該項車輛殊無活動之可能，故交通上特別

重要之道路，限制某時間不許停放死車，實屬必要。

第八章　交通優先權

某特定交通物體，對其他交通物體有優先通行之權利，謂之交通優先權，此種交通優先權，並非違反平等原則，而特別付予某種交通物體以優越權利，益爲消弭交通上通行爭執之合理規定，其產生原因，不外二端

一、多方之交通物體，同時通過某一點時，若不預先規定優先通行權，勢必互爭先後，引起事故，

二、各種交通物體性能之優劣，與當時所負任務不同，若强使其始終順序進行，必違事實急要。

但所謂交通優先權，並非在道路上可以毫無顧忌，自由疾駛之謂，故有交通優先權之交通物體，於行使交通優先權時，仍應遵守一切交通規則，倘有事故發生，駕駛者亦絕不能避免所負責任。茲將各種優先權之規定，分節述之。

第一節　道路交叉點之交通優先權

道路交叉點交通優先權之決定，有四種方法：

一、以交通物體進行之方向而決定者——如直綫通行之車馬，較轉換方向通行之車馬有交通優先權。

二、以交通物體通行之道路而決定者——即通行於主要道路之車馬，較通行於補助道路之車馬有交通優先權。

三、以交通物體相互間關係位置而決定者——即由右方駛來之車馬，較之左方駛來之車馬有交通優先權。

四、以交通行道路之方向爲基礎而決定者——如東西向道路通行之車馬有優先權，或南北道通行之車馬有優先權。

第二節　直綫道路之交通優先權

直接道路交通優先權之決定，有五種方法：

一、依交通物體任務緊急與否而決定者——即任務緊急之車馬，如消防車，救護車，緊急工事修繕車，警察緊急出動車等，對任何車馬，均有交通優先權。

二、依交通物體之公共性而決定者——即供公務或公衆利用之車馬，較供私人或個人所利用之車馬，有交通優先權。

三、依交通物體速力之高低而決定者——卽高速車馬較緩行車馬有交通優先權。

四、依交通物體行駛狀況而決定者卽軌道車在軌道界內較任何非軌道車，有交通優先權

五、依車馬行人之關係而決定者——卽行人在橫斷步道上作道路橫斷時，行人較車馬有交通優先權。

如行在橫斷步道以外處所作道路橫斷時，車馬較行人有交通優先權。

第三節　單車綫道之交通優先權

單車綫道者，道路幅員僅能容一車通過之狹窄街道也，在此等道路上，如有異方向之車馬相過時，必須有一車退出路口或較寬闊處所，待對方之車馬通過後，方得行進，此倒退問題，卽交通優先權問題，其決定之法，卽由倒退距離較近之一方倒退，倒退距離較遠之一方有交通優先權。

第九章　交通警察之指揮手勢

交通警察以手勢指揮交通，固屬最原始之交通整理方法，然其效用，則較一般機械為大，交通整理機械發達之英美各國，至今仍未將此法完全摒棄，我國交通設備，向極

簡陋。各大都市之交通整理，自更以手勢指揮爲主，故交通警察人員，不僅須明瞭手勢指揮之方法，尤須反覆練習，靈活應用，以達成交通整理之目的，茲將手勢指揮之利弊，條件及方法，分別述之於後。

一，手勢指揮之利弊

1.優點：

A,「人」較機械具有特殊威力，交通者或樂於服從，或樂於威權，不敢輕於作違反信號之舉動。

B,「進」「止」信號變換時間之長短，由整理者本智能與經驗之判斷而伸縮，必能合於交通上實際之要求。

2.缺點：

A,純以手作信號，目標不甚明顯，交通者識別信號較爲困難。

B,與自動交通整理機相較。經費上耗費較大。

二、手勢指揮之要件：

1.方法統一：

手勢信號所表示意思，各國間雖不能相同，但一國之內，必須絕對統一，否則

，交通者由甲地而至乙地，因手勢信號認識之不同，必不免發生違反交通規則行爲，或甚至引起交通事故。

2.簡單明瞭：

手勢所作信號，應僅有少數幾種，而能以靈活運用爲原則，若手勢過於複雜，則不但交通者有辨識困難之感，即執行整理人員，亦必難自如運用。

3,引人注目：

交通警察所作手勢，尤須能引人注目，故動作必須純熟確實，精神必須振作貫注，切不可有畏縮羞澀，或萎靡敷衍之形態，通常爲使手勢易於引人注目計，在交通警察之衣袖上，加以白色袖套，俾交通者能一望即知。

三、手勢指揮之方法：

依我國內政部公佈之交通警察指揮手勢，有下列兩種，

1,停止手勢：(圖一—八附後)

A停止前方來車時，右臂向上舉，掌心向前，五指並攏。(如圖一)

B停止後方開來之車輛時，左手及臂向左平伸。(如圖二)

C停止前後兩方開來車時，上項兩種手勢，同時舉行。(如圖三)

D同時停止前後左右四方交通時，兩手左右平伸，掌心向外，（如圖四）

2，放行手勢：

A對於順序車輛指揮車過時，右手由左向右速引，立即放下。（如圖五）

B放行對面停止之車輛時，右臂向右前方平伸，右手向上掌心向後，搖手放行。（如圖六）

C放行背後停止之車輛時，將業已平伸之左手向右方擺動，作令行狀。（如圖七）

D指揮背後之車輛停止，使對面之車輛開行時，左手仍向左平伸，右臂向右前方平伸，右手向上，掌心向後，搖手放行。（如圖八）

第十章　交通警察之管理範圍

交通警察管理之範圍，除各省市縣所厘定之單行法規外，以內政部公佈之陸上交通管理規則所規定者較爲詳盡，他如民法，刑法，行政執行法，違警罰法等，亦各有關于管理交通的規定，要皆可作爲交通警察管理的根據，茲將其管理情形分節述之於后。

第一節　對於車輛之管理

交通警察，對於車輛管理的事項如左：

一、各種車輛，均須先向警察或其他主管機關登記，經檢驗合格發給號牌及行車執照後，方准行駛，其舊車停用，另換新車時，應另行登記檢驗，不得以舊號牌及舊執照頂替，至車輛所有權移轉，或車主遷移住址時，亦須分別呈報。

二、號牌應懸掛或裝釘於車身最顯明或其他適當地位，行車執照，亦須隨時攜帶備查。

三、凡欲經營各種車輛營業，均須先向警察機關聲請登記，並照章繳費，經審查及格發給營業執照後，始得營業。

四、各種車輛均須遵章裝設音響器，惟聲浪不得過異，並不得與消防車警備車相同。

五、各種車輛行駛時，應注意一切交通標誌，服從崗警指揮，並按規定路線行進，不得擅自通行於諭示禁止通行之處。

六、車輛行駛，一律靠右邊走，將轉灣時，應先減低速度，表示行進方向，向右轉時，應緊靠路右緩行，向左轉時，除有特殊情形，不容大轉灣者外，應經過路中交叉點成大轉灣，或循分道綫前進。

七、車輛行經左列各處，應減低速度，必要時並暫時停止行駛：

丿，橋樑

2, 下坡
3, 交叉路
4, 狹窄或灣曲街道。
5, 繁盛或羣衆聚集處所

八、任何車輛，不得兩車並列前進，相對行駛時，須讓出相當間隔，前後兩車向同一方向行進時，應有相當距離，各車行駛速度，並應遵照規定限制，至避讓超越，應斟酌其性質任務緩急行之。

九、車輛夜行，均須燃燈。

十、車輛搭客，不得超過限定數額，或搭坐於危險位置，乘客有左列情形之一者，並不得搭載：

1, 患傳染病者
2, 瘋顛及醉酒者
3, 攜帶危險或有惡臭之物品者
4, 攜帶一切違禁物品者

十一、車輛載重，不得超過本身應有限度，亦不得超過行經各處橋樑任重數量；其載重

計在四公噸以上車輛，應於車前裝置直經十五公分之紅色圓形重車標誌一具，并於前燈漆一直經五公分之圓形紅記，遇有禁止重車來往之橋樑，不得通過，至所載貨物，均須收拾整齊，不得拖曳車外，如有左列各物，應加適當包裹：

1，容易滲漏者

2，容易飛散者

3，有惡臭氣味發洩者

4，有宏大聲音震動者

十二、載貨高度，不得超過人之視線，不得伸出左右兩側邊圍之外，卽伸出車後，并不得超過相當限度，更不得有礙駕駛人耳目與動作。

十三、車輛停放，放在指定地點，順序排列，不得錯雜紊亂，除確係在安全之地位者外，駕駛人不得遠離。

十四、車輛欲向路之左側停歇，應先用警告手勢，在車輛或行人稀少時，斜駛路左，其在途中突生障礙，不得行駛時，應立刻將車推靠路旁。

十五、車輛停歇於旅店，娛樂場所，以及各公共場所門口時，乘客須從速上下，貨物亦應從速裝卸，以免阻礙行人。

以上所揭，不過管理車輛中之犖犖大者，其他詳細規定尙多，可參閱附錄之陸上交通管理規則，茲不再贅。

第二節　對於駕駛人之管理

交通警察對於車輛駕駛人之管理規定如左：

一、各種機器車輛駕駛人，均須先經警察機關或其他主管機關登記，經考驗合格，發給司機執照後，始准駕駛車輛。

二、各種人力車之駕駛人，各省市亦有規定須經登記考驗或請領就業證方准駕駛者

三、輛車駕駛人之司機執照，應隨身攜帶備查，不得轉借他人。

四、車輛駕駛人應身體健全，耳目手足靈便，其有左列情形之一者，不得駕駛或推拉車輛：

1, 患有妨障作業之疾病者，

2, 年在五十歲以上或未滿十八歲者，

3, 精神失常者。

五、車輛駕駛人，在執業期間，應着規定制服或號衣。

六、車輛駕駛人，不得爭拉乘客，及有侮慢勒索情事。

七、乘客如有物件遺留車上，駕駛人應即檢送警察機關或就近崗警察認領，不得隱匿不報。

八、車內乘客如有疾病暴卒，或其他非常事故，有情跡可疑者，駕駛人應報告崗警或警察機關。

九、駕駛人駕駛車輛時，應遵守一切交通規則及行車速率之限制，並應注意交通標誌，服從警察人員之指揮。

十、駕駛人駕駛車輛時，絕對禁止吸烟，並不得與人談笑或旁視他物，

第三節　對於行人之管理

交通警察對於行人之管理事項如左：

一、行人應在行人道上靠左邊走，無人行道之路道，行人亦應靠路邊走，並應注想一切交通標誌及交通警察指揮手勢。

二、行人橫過街道，應在橫斷步道線內行走，其尚未設置此項步道者，須在車馬往來稀少之時穿過。

三、軍隊民衆團體或學校學生結隊行走，以及其他婚喪儀仗等，均應靠路右通行。
三、民衆候車，應立於交通適當地點，或指定區域以內，不得妨障交通。
四、挑担擡橋應在車道右側緊靠行人道走。
五、行人不得在道路上有遊戲，站立，徘徊，門毆，聚衆圍觀，滋擾喧嘩，酗酒丁器，燃放烟火等行爲。
七、不得燬損道路橋樑及一切標誌，或以其他方法使車輛等交通工具足以發生危險。
八、不得壅塞道路橋樑及一切道路設備。

第四節　對於道路之管理

一、建築房屋，建設標燈，豎立廣告牌等，未經警察機關許可，不得佔用道路。
二、於路旁開設店棚，須先經警察許可，並不得妨礙交通。
三、商店之招牌，貨樹，欄杆等，不得侵入人行道上，其遮棚亦不得超出人行道外，距地並須在六尺以上。
四、商民工廠不得於門口路旁或人行道上，爲修理物件其他各種工作。
五、居民經警察機關許可，於路旁爲各種臨時之建築物或堆積物品時，應設置標誌，警

告行人車輛注意。

六、於無有地界內，當通行之處，有溝井坑穴等，應設覆蓋及防圍。其他沿道地土修繕成建設工作物時，並應有預防沙石，竹，木散飛或墮落道路之危險之預防裝置。

第十一章　車輛違章及肇禍之處理

車輛之違章及肇禍，雖有故意與過失之分，但須加糾正與處罰則一。交通警察對於此種違章及肇禍車輛，應如何處理，可分交通警察人員與交通警察機關兩部分述之。

一、交通警察人員之處理：

交通警察人員，遇有車輛違章或肇禍時，務須調查當時實際情形，爲迅速適當之處理　切不可多事爭論，引人圍觀，反致妨礙交通，至處理方法，有左列四種：

1，當場警告：

對於情節輕微，認爲即時糾正可收效者用之。

2，記錄車號：

對於違章及肇禍車輛，認爲當場警告不能適用或不能收效時，應即將車號記錄

，填同車輛違章通知單交由違章人收執、令其於規定時間內到局聽候處分，同時填寫報告單及紀錄單呈報長官核辦，（各單格式附本章後）

3，扣留牌照：

情節重大，或有逃避之虞時，對人力車脚踏車等可將車牌扣留，對汽車可將駕駛人執照扣留，呈送局所核辦。

4，扣留人車；

對於無牌照，或肇禍情節重大，確有扣留人車之必要時用之，但車主有確實住址，或車主爲機關及有確實保證之人時，得將車輛發還，僅帶駕駛人到局訊辦。總之，對於扣留車輛處置，非萬不得已時，應極力避免。

至肇禍車輛不能即時停止，或急駛圖逃者，應迅速通知隣警截留，或記明車號，顏色形式等，呈報核辦，若傷人時，應速送醫院診治，死人時，須即設法掩蓋，禁止圍觀，報候法院檢驗掩埋。

二、交通警察機關之處理

警察機關對於違章及肇禍車輛，應按照法規，分別情節爲如下各種適宜處置：

1，車輛違章行駛，或違反各種警察法令關於交通管理之規則時，警察機關即可依照

各該法令罰則，分別處罰。

2，車輛撞毀他人物件或傷害他人身體時，如因不可抗力或出意外，得酌令撫卹賠償，但對情節重者，應移送法院辦理。

3，車輛因違犯交通規則，或故意而致傷害他人生命或身體時，除令撫卹賠償外，並撤銷該駕駛人之執照或就業允許證，移送法院究辦。附車輛違章通知單，報告表，紀錄單格式：

第　號

車輛違章案件通知單
車輛種類及號數
駕駛人姓名
司機人執照號數
違章案由
扣留物件
（通知單說明）
中華民國　年　月　日 報告人職級姓名

（此單交警察局　分局　分駐所收執）

第　號

車輛違章紀錄單
車輛種類及號數
駕駛人姓名
司機人執照號數
違章案由
地點
扣留物件
時期
附註
報告人職級姓名

（此單存查）

第　號

車輛違章報告表
車輛種類及號數
駕駛人姓名
司機人執照號數
違章案由
地點
扣留物件
時期
附註
報告人職級姓名

（此單呈送該管分局或分駐所）

第十二章　公衆之交通訓練

交通警察從事於交通整理，其目的在謀交通之安全與圓滑，自不待言，然交通整理者不論如何努力與盡職，終不能置全般交通於監視之下，即監視範圍以內，亦難免不有疏失，故專待交通整理之消極作用，實未能收圓滿效果，欲達交通整理之理想目的，交通警察之健全以外，當尤須求公衆交通知識之具備。故公衆交通訓練問題，實屬異常迫切，至訓練方法，可分民衆訓練與駕駛人訓練二種，民衆訓練又可分社會教育與學校教育兩方面，茲分述之：

一、民衆訓練：

1.社會教育：

此係對一般民衆而言，由警察機關負訓練之責，將一般交通常識，依照下列方式，按時向民衆普遍施行。

A公告

B揭載於報紙

C張貼標語畫報（供不識字者閱覽）

D設立交通法規講演室
E編印小册散發民衆
F攝製交通影片
G舉行交通警察展覽會
H舉行車輛安全週

1.交通警察隨時指示講解

2.學校教育：

此卽小學兒童之交通訓練也，兒童時代，記憶力最强，亦最易養成習慣故入學之初，卽授以交通講話，或參雜交通題材於教科書內，或令作交通題材之課文，或使其報告交通事故，或向之募集關於交通之各種標語及圖畫，或於校門附近膳堂門口使爲交通整理之實施，如此訓練，目前可以減少少年交通事故，將來可以增加大批有交通道德之交通者，推而廣之，各個兒童家庭，並可受其同化，收效之大，實爲整理交通最根本之法。

二、駕駛人訓練：

駕駛人者技術純熟，交通知識充分，交通事故，必可銳減，故各國對於駕駛人

之訓練，均甚注意，我國各都市對於駕駛人雖已施行考驗辦法，但尙少有實施訓練者，內政部交通警察專員會議會決議：凡各都市主管官署登記之公私車輛駕駛人，無論服務久暫，均須參加受訓，授以下列簡明科目：

1. 交通警察大意
2. 交通警察指揮手勢
3. 街道畫分之意義與車馬通行限制一定道路之作用
4. 右側通行之作用
5. 限制車馬速度之作用
6. 車馬避讓及繞越之規定與限制
7. 紅綠燈之作用
8. 各種交通標誌之作用
9. 遵守交通章則之必要
10. 違反交通章則之弊害與處罰
11. 協助偵查匪犯之知識
12. 其他交通上必要之事項

此種訓練日期不宜過長，以免妨礙各人職務，惟爲防止規避起見，須採有效强制辦法，服務交通知識方能期其澈底普及

附錄

陸上交通管理規則

中華民國二十三年十二月二十一日內政部公佈

第一章　總則

第一條　爲謀各地方交通秩序劃一，並交通安全便利起見，制定陸上交通管理規則。

第二條　凡地方陸路交通事宜，除法令另有規定外，悉依照本規則處理之。

第二章　車輛

第一節　通則

第三條　凡行駛之車輛，除兒童坐臥遊戲車及火車外，通稱爲車輛。

第四條　車輛之寬度，應有限度，其限制標準由各地方規定之。

第五條　各種車輛，均須先向警察機關或其他主管機關登記，經檢驗合格發給號牌及行車執照後，方准行駛，違者按車輛分別處罰。

第六條　舊車停用另換新車時，應另行登記檢驗，不得將原領號牌及行車執照頂替。

第七條　車輛所有權移轉時，應向警察機關或其他主管機關呈請過戶，車主遷移地址時，應於五日內報告，違者按車輛之種類，分別處罰。

第八條　號牌應懸掛裝訂於車身最顯明及最適當之地位。

第九條　各車號牌不得互換，行車執照須隨時攜帶備查不得抗拒。

第十條　各種車輛不得裝用聲浪過異或與消防警備汽車相同之發音器。

第十一條　車輛不得載運形跡可疑及裝載過多或無人跟隨之物品。

第三節　汽車

第十二條　汽車行經繁盛處所，應受崗警之指揮，如遇道路有阻礙時，在未疏通前，不得行駛。

第十三條　汽車通過路口，應在五十公尺以外，表示行進方向，以便指揮。

第十四條　汽車行駛時，不得洩放常發巨響或含有烟霧惡臭之氣體。

第十五條　汽車脚踏板不站人。

第十六條　汽車行駛速度，應視當地情形加以限制，車輛前後至少距離三公尺。

第三節　電車

第十七條　電車行駛交通繁盛或街道狹窄處所，應受崗警之指揮，如猝遇各種阻礙時，在未疏通前不得行駛。

第十八條　電車司機穿遙望崩，指揮停駛時，應在距離崗位二十公尺以外卽行停駛，但遇緊急必要時須立時停止。

第十九條　在交通衝繁之路口，應以電車或其他車輛到達之先後，爲通過之順序，依次放行。

第二十條　電車司機生或售票生違背管理規則或不服指揮者，得扣留司機生或售票生號牌，情節重大至萬不得已時，得送提局懲處。

第二十一條　電車開行時，任何人不得站立脚踏板上，并不得强行登車。

第四節　人力車

第二十二條　人力車須靠道路右邊行走，不得在人行道通行。

第二十三條　一車不得兼載二人，但兒童不在此限。

第二十四條　車夫不得爭拉座客，及有侮慢勒索情事。

第二十五條　人力車行經衝繁及轉灣處所，不得以極高速度飛奔。

第二十六條　人力車在衝繁地方及戲場門外或公園等處候客時，應依照劃定界綫內不妨礙交通處所挨次排列，不得越出界線，或挽車於街市衝要處往來攬客，致礙交通。並對於交通重要地點各碼頭及車站各地方應制定車價表。

第五節　脚踏車及機器脚踏車

第二十七條　脚踏車不准一車坐二人，但機器脚踏車不在此限。

第二十八條　脚踏車須靠道路右邊行走，不得在人行道通行。

第二十九條　兩車通行時前車與後車須有二公尺以上之距離。

第三十條　脚踏車不得在馬路上急馳，及二人扶肩並行，或數車競走。

第三十一條　脚踏車不得裝設喇叭。

第三十二條　脚踏車載物，不得凸出車幅過寬，違者應取締之。

第三十三條　機器脚踏車乘用人非枝衛爛熟不得行駛。

第六節　馬車大車及其他車輛

第三十四條　各車通行均須靠道路右側。

第三十五條　馬車停止時，車夫不得擅離，倘因事必要離開時，須將馬匹拴繫，以防馬匹駕駛情事。

第三十六條　凡鐵輪大車及其他載重車輛，均須受崗警指揮，依照指定道路通行。

第三章　車輛駕駛人

第三十七條　凡汽車電車司機人，馬車駕駛人，推車人，拉車人，或用其他方法行駛車輛者，統稱車輛駕駛人。

第三十八條　有左列情形之一者，不得駕駛或推拉車輛：

一、或有妨礙作業之疾病者。

二、年在五十歲以上或未滿十八歲者。

三、精神失常者。

第三十九條　汽車司機人，均應登記，經考驗合格，發給司機執照後，方取得司機資格，如查明無照者，應予處罰，司機人領得執照一年後不執業者，須另行考驗始得駕駛。

第四十條　司機執照應隨車攜帶，備受查驗。

第四十一條　車輛駕駛人如在車上見有乘客遺物，應送交警察機關，以待認取。不得藏匿不報。

第四十二條　機器車輛之里數表速度表等，有損壞時，應即修理，如係駕駛人故意損壞者，經檢查實在，應從嚴懲處，或并責令賠償。

第四十三條　車輛乘客，如有疾病暴卒及其他非常事故或行跡可疑者，應立即報告崗警。

第四章　行車

第四十四條　行車時應注意一切交通標誌，並服從崗警指揮，崗警指揮車輛手勢另定之。

第四十五條　車輛將轉灣時，應先減低速度，向右轉灣時，應緊靠路右緩行。向左轉灣

時，除有特別情形不容大轉灣者外，應經過路中交叉點成大轉灣前進。

第四十六條　車輛行近左列各處時，均應減低速度，必要時並應暫時停止行駛：一、橋樑，二、下坡，三、交叉路，四、狹窄街道，五、繁盛處所。

第四十七條　凡行車欲越過前方之車輛，除前車爲電車外，一律須行經前車之左側，但須先自認其在超越時之安全，超過後並須行至適當之距離，始得復入原道行駛。

第四十八條　各種車輛遇有特別優先權之消防車、警備車、衞生救護車、工程救險，監犯車，同向行駛時，均須讓避，使其先行。

第四十九條　有優先交通權之車輛，得使用特別信號。

第五十條　凡車輛相對行駛，經過狹窄之街道，或有障礙物之地點時，應由靠近較寬處之車輛停止或倒退，讓對方車輛先行。

第五十一條　由小路或支路駛出之車輛與幹路之車輛相遇時，須讓幹路之車先行。

第五十二條　凡値電車停駛乘客上下之際，車輛均須緩行。

第五十三條　任何同種車輛不得相並而行，相對行駛時，均須讓出相當之間隔。

第五十四條　車輛掉頭時，須在有警察指揮或行人稀少之處。

第五十五條　凡車輛在日出之前，日入之後，或遇大霧時，一律應備燈火，機力車輛。

前方應備市燈（即小光）野燈（即大光）各一種，後方應備紅燈一種，映照號牌，但在繁盛區域，不得使用野燈。

第五十六條　使用拖車者，以一輛爲限。被拖車之後方，須懸一與前一同一號牌之磁牌，及紅色燈一盞。

第五十七條　凡汽車在停車緩行或轉灣時，應用下列方式通知其他車輛或鳴警。

甲、停車　引臂上舉，舉掌向前。

乙、緩行　引臂向外平伸，手掌向下，上下搖動。

丙、左轉　將左手向左平舉，手掌向前。

丁、右轉　將右手向右平舉，手掌向前。

戊、前行　引右臂向前上伸。手掌向左，向前指示，引左臂者手掌向右。以上丙丁、戊三項，裝有指揮針或指揮燈者，依針向爲轉移。

己、車輛停止後欲開行時，應先鳴警號，如後按其行進方向，依前行或左右轉手勢行之。

庚、令後方車輛越過其前無論司機在右側或左側，均引臂向外下伸，手掌向前。前後搖動。

辛、退後　鳴短促警號三聲，引臂上舉，手掌向後，前後搖動。

第五十八條　車上喇叭警鈴，非於必要時，不得預用。

第五章　停車

第五十九條　車輛停放，應在指定地點，或停車場，轉彎處或窄狹之街道上，均不得停車。

第六十條　停車時應順序排列，不得錯雜紊亂。

第六十一條　凡遇窄狹道路，其寬度不及十公尺者，車輛不得在其相對之兩側停放。

第六十二條　車輛停放地點，應注意下列各項之限制：

一、距離人行道側左，不得過十分之一公尺。

二、距離交叉口轉角或橋樑等，不得在五公尺以內。

三、距離火警機關消防龍頭等，不得在三公尺以內。

四、距離電車站，不得在二十公尺以內。

第六十三條　凡車輛如欲向路之左側停歇時應用警告手勢，並應在車輛或行人稀少時，斜駛路左。

第六十四條　任何車輛，不得久停於大商店公共場所門前交叉口，或繁盛街市，但設有停車處者，不在此限。

第六十五條　空車應速向停車或其他指定地點停放，不得在道路上盤傍。

第六十六條　凡車輛在途，突生障礙，不能繼續行駛時，應立刻先將車輛推靠路旁。

第六十七條　停放車輛，除確係在安全之地位，不致發生危險者外，駕駛人不准離開其所駕之車輛。

第六章　車輛載重

第六十八條　各車載重不得超過本車應有之限度，亦不得超過行經各處道路橋樑任重之限度。

第六十九條　載重四公噸以上之車輛，應於車前裝置直徑十五公分之紅色圓形重車標誌一具，並於前後漆一直經五公分之圓形紅記，此項車輛遇立有禁止重車往來標誌之橋樑不得通行。

第七十條　車輛載客不得超過一定之數額，並搭坐於不相宜及危險之位置。

第七十一條　載運貨物須收拾整齊，不得拖出車外，左列各物應加以包裹覆蓋，或用其他

適當之裝置。

一、容易滲漏者。

二、容易飛散者。

三、有惡臭氣味發洩者。

四、有宏大聲音震動者。

第七十二條　載貨高度如超過人之視綫行駛外，須有一人在旁防護。

第七十三條　載貨不得伸出左右兩側邊圍之外，亦不得伸出車後紅燈地位至四公尺以上，如在黑暗時，應另掛紅色燈一盞。

第七十四條　裝載貨物不得有礙駕駛人耳目及動作。

第七十五條　凡汽車本身長逾九公尺以上者，不得使用拖車。

第七章　車輛肇事

第七十六條　車輛肇事，應即停駛，並趕速報告附近崗警，不得隱匿，非得許可，不得開行。

第七十七條　途中發生事變，任何車輛，均應聽警察指揮，不得抗拒。

第七十八條　車輛撞毀他人物件或傷害他人身體時，如係事出意外，得酌令撫卹賠償，但對於情節重大者，雖事出意外，仍應送法院究辦。

第七十九條　凡因違犯本規則或故意而致傷他人生命或財產者，除令撫卹或賠償外，并撤銷該駕駛人之執照。移送法院究辦。

第八十條　車輛肇事不得開車逃走，違者崗警應認明車牌號數，并詳記當時情形，報告主管長官核辦。

第八十一條　車輛違犯本規則或肇禍後，崗警應依情節之輕重，認明車牌號數，或將號牌扣留，令其到局處理，非至必要時，應極力避免扣留其車輛。

第八章　道路

第八十二條　凡舖築道路兩旁之便道，專供行人往來及其他街巷其寬度不容車輛之通行者，均稱爲人行道。

第八十三條　凡可通行車輛之馬路街巷，均稱爲道路。

第八十四條　道路區分甚爲明顯者，禁止馬車人力車等衝入汽車道以防危險。

第八十五條　凡毀損道路橋樑標誌或有其他危害行人車輛安全之行爲者，均應加以處

罰。

第八十六條　凡軍隊及民衆團體或婚喪儀仗結隊而行者，其間應留相當距離，並應靠道路右側通行。

第八十七條　行衆候車應立於適當地點或在指定之區界以內，不得阻礙道路交通。

第八十八條　修築道路不能通行，除設禁止通行牌外，夜間應設紅燈。

第八十九條　道路應視情形於適宜地點設置道標，以爲整理交通之協助。

第九十條　道標分牌道標，綫道標，燈道標三種。

第九十一條　牌道標有禁標標誌，警告標誌，指示標誌，其圖解另訂立。

第九十二條　線道標分停止綫，停車線分道綫，慢車綫，橫過步道線，以鐵釘構成，其圖解另訂之。

第九十三條　燈道標以綠色示進，紅色示止。

第十章　牲畜

第九十四條　牽引牲畜在日出之前，日入之後者，應攜帶燈火。

第九十五條　牽引牲畜之人，應在牲畜之右側。

第九十六條　牽引牲畜須將韁繩執握於一公尺之內。

第九十七條　牲畜不得任意拴繫於行人道樹木或電桿之上，或有約束不完全之情形。

第九十八條　任何牲畜不得在衝盛市街，疾馳。

第九十九條　凡牲畜有疾病傷痛時，不得令其負責或駕車。

第十一章　附則

第一百條　各項處罰及各種實施辦法，應由各地警察機關或其他主管機關訂定後，分別呈咨內政部查核備案。

第一百零一條　各地方車輛互通辦法，得由各該主管機關會商訂定，但均須報由內政部備案。

第一百零二條　本規則如有未盡事宜，得由內政部修正之。

第一百零三條　本規則自呈准公布之日施行。

附錄法規

一、改進市區及公路交通管理辦法
二、公路交通安全須知
三、駕駛人行車守則
四、標誌
五、交通警察指揮手勢
六、駕駛人行車手勢
七、行車路綫示意圖
八、汽車方向標使用方法
九、紅綠燈黃燈使用方法
十、汽車肇事處理摘要
十一、汽車肇事報告單
十二、駕駛人信條

改進市區及公路交通管理辦法

三十四年六月十九日軍事委員會令准施行
三十四年六月二十二日軍事委員會令改爲汽車靠右行

（一）汽車部份

一、車輛一概靠右行駛。轉灣時，除交通警察特准外，一律靠右邊順轉。在上坡時，不得作「之」字形前進。

二、行車最高速率：在市區，及人口稠密，交通繁盛之處，以每小時二十公里爲限；其他地點，小型車以每小時五十公里，大型車以每小時四十公里爲限。司機仍須斟酌車前情況，隨時對所駕之車，絕對控制，並注意緊急停車。

三、前後兩車最小間隔：在市區，及人口稠密，交通繁盛之處，爲五公尺；其他地點，爲五十公尺。但司機仍須視車輛狀況，酌量間隔適宜之距離。

四、經過下列地點，必須減低速度，隨時準備停車，必要時並鳴喇叭：（1）交叉路（2）急灣及灣道視距不足者（3）將近坡頂時（4）過橋（5）窄路（6）公共出入地方（工廠

，學校，醫院，車站，娛樂場，及機關等門口）（7）正在修理路面地點（8）交車（9）行人牲畜未及避讓時（10）視綫不清時。

五、行車對於下列各項情事，須表示手勢，或揿方向標，（1）前面有交通警察時（2）緩行（3）停車（4）倒車（5）讓後車超越（6）轉灣。

六、行車如遇夜間，遠霧，風沙，暗晦，或隧道時，應開放遠燈光。但夜間交車，及在市區照明清楚者，應改放近燈光。

七、後車需要超越前車時，必須先鳴喇叭，得前車表示手勢，許可越過時，始得車前靠左邊越過。在未得前車表示許可前，不得强闖。前車聞後車喇叭後，應視車前情況許可時，隨即表示手勢，並不得故意不讓。

八、行車時，如遇消防車，救護車，警備車，工程救險車，須立即避讓。支綫車駛入幹道時，須讓幹道車先行。

九、下坡須用適宜排檔行駛，不得關閉電門，空檔行駛。

十、停車須靠緊路右邊，下列各地，不得停車：（1）狹路（2）急灣（3）陡坡（4）路中間或妨碍交通之處（5）橋上（6）隧道。

如車輛拋錨，無法移動時，須於車輛前後，各約三十公尺處，樹立臨時顯著標

誌。(如將竹枝樹枝等插放地面，但事後應除去)。

十一、市區，及人口稠密，交通繁盛之處，停車時間，應遵照各地市政管理機關之規定。

十二、大型車長途行駛，必要時須攜帶三角枕木，以備在坡道停車之用，不得使用石塊。如不得已非用石塊不可時，事後須立即移置路外。

十三、駕駛室兩傍，及車頂上，不得攀援或站搭乘客。

十四、車輛肇事，應立即停車救護，其他經過車輛亦應予以協助。

十五、美軍雇用之中國籍司機。除應領用中國駕駛執照外，並須有美軍部發給之中英文對照之雇用證件。

(二)人獸力車部份

一、人獸力車應絕對緊靠右邊，單排順序行駛，不得超越爭先。

二、人獸力車停放地點，須遵照各地市政及公路管理機關之規定。

三、夜間行車，須燃點燈火。

四、讓汽車先行，不得攔阻。

五、必要時，得由市政及公路管理機關禁止於相當時間，或區段內行駛。

(三)行人牲畜部份

一、有人行道之路，須在人行道上走。否則須緊靠路邊行走。
二、穿越道路　須看清兩面，有無來去車輛。
三、不得在路上聚集觀望。
四、路上不得放牧牲畜。

公路交通安全須知

(一)行人類

1 行人靠邊走。
2 離開人行道時，要看清四周。
3 穿越馬路或十字路口。要注意來往車輛行駛的方向。
4 不要在馬路上追逐奔跑。

5兒童不可在路上嬉戲。
6不要一面走路，一面看報。
7公路上不可隨便放牧牲畜。
8脚踏車不要攀着汽車行駛。
9脚踏車在公路不要幷行。
10幫助兒童及老弱，穿過馬路。
11協助救濟翻車，扶助傷者。
12服從交通管理人員及崗警的指揮。

(二)乘客類

1乘車上下，要遵守秩序。
2車未停妥，勿忙上下。
3不要攀車尾，坐車頭，或站立車旁。
4行車時，勿與駕駛人談話。
5對老弱婦孺，應起身讓坐。

6車內禁止吸烟。
7勿從靠路心的一面下車。
8行車時勿向外拋擲東西。
9不要伸頭或手於車外。
10勿在中途攔車。請求搭載。
11乘客上車前，應記明車輛號牌字號
12乘客隨身攜帶之物件，應自己照管。
13駕駛人如有違章或慢客行爲應據實報告。
14乘車遇險，應協助救傷，並據實報告。

(三)駕駛人員類

1駕駛人行車前，應檢查各部機件，燃料，機油，水，輪胎，是否完善？
2行車前，要關好車門。扣好後板，及各部鎖鑰。
3隨車工具，要準備齊全。
4駕駛室勿超過規定人數。車門兩旁，禁止攀援站立。

5駕駛車輛。應全部精神貫注。
6行車時。應注意標誌和號誌。
7不得高速行駛，或以不正當方法，節省汽油。
8駕駛人不得酗酒，賭博嫖妓。
9行車時不妄吸烟與談話。
10下車時勿關電匙，及空襠行駛。
11滑路應減低速度，勿駛快車。
12轉灣慢行，先鳴喇叭。
13不得隨意超車，或故意不讓車。
14勿在轉灣處超車。
15勿尾隨前車通過。
16大車讓小車先行。
17下坡車讓上坡先過。
18兩車不可幷道競馳。
19遇牲畜時，勿駛快車，或急鳴喇叭。

20過橋慢行。
21過渡上船，應看清跳板。
22上坡熄火，提防倒退。
23提防煤氣爐過熱，起火焚燒。
24敵機臨空時，停止行駛，幷加掩蔽。
25汽油着火，用被服或泥沙撲滅，切勿用水。
26市區行車，應照限制速度緩行。
27勿在叉路，單行路，警署，消防隊，門前停車。
28停車時，拉緊手剎車。
29燈光要明，喇叭要響。
30經過學校及醫院，要小心慢行。

(四)修理人員類

1保養重於修理，修理重於換新。
2車輛行駛前，應詳細檢驗。

3修理車輛要精確。
4經常要注意燃料潤料，消耗是否適當。
5注意剎車，方向機，輪胎，及各部關節的檢查。
6謹防火警。
7愛護工具，節省材料。
8車輛牌照，不得隨意調換。

(五)交通管理人員類

1多潤油，少載重，慢行車，快修理。
2行車肇事，應先救濟傷亡。
3勸導行人，遵守交通規則。
4取締載重過量。
5如載超過長過寬物品，應加特殊標誌。
6空襲時協助疏散車輛幷加掩蔽。
7停車場，汽油庫，應嚴防火警。

8人力獸力車輛，勿在路心行走，阻礙汽車行駛。
9禁止小販在公路上擺攤販賣。
10載有危險物品車輛，應禁戒閒人接近。

汽車駕駛人行車守則

1行車前，要檢查引擎，機油，汽油，水，輪胎，及載重。
2要攜帶執照，及證明文件。
3剎車，轉向，喇叭，燈光，及足以影響行車安全之機件等，如有不靈，或失效者，不准駕駛。
4行車時不准吸烟與談話。
5不准私自帶客或帶貨，偷賣器材或油料。
6不准隨意超車，不得故意不讓車，不得高速行駛，不得以不正當方法，節省汽油。
7渡河要按次序，停車要靠右邊
8要關好車門，扣牢後板。

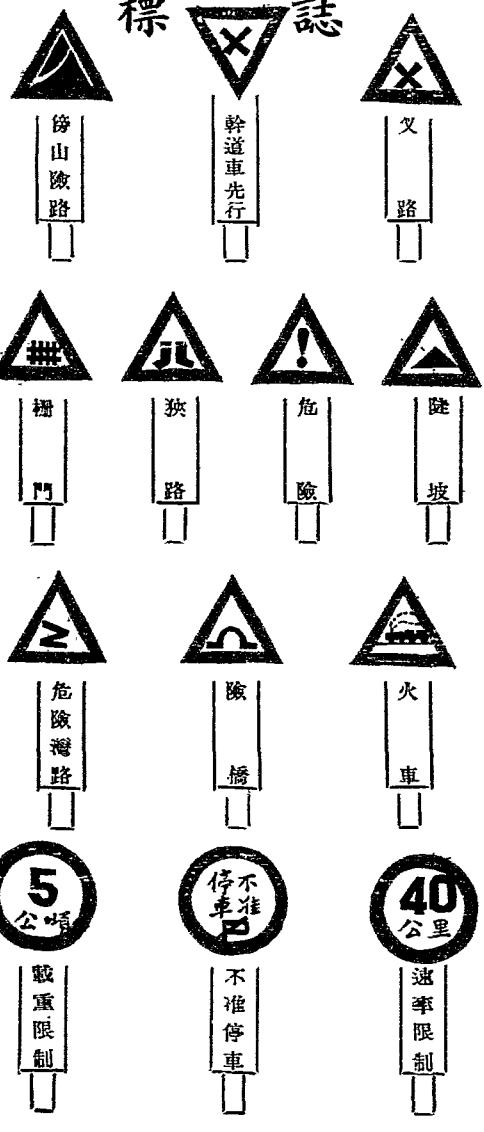
9 駕駛室不得超過規定人數，車門兩旁，禁止攀援站立。

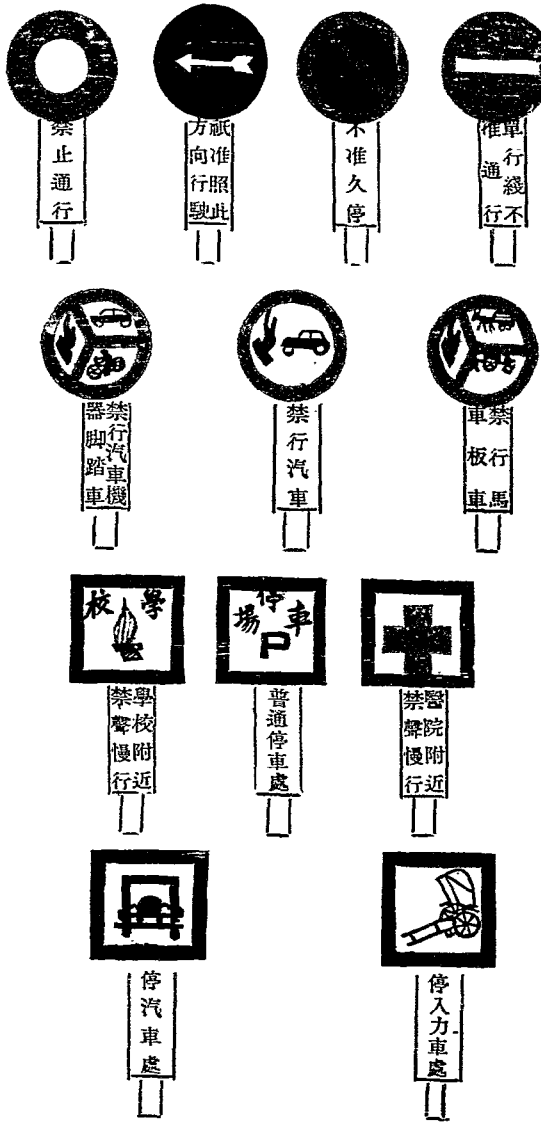
10 停車後要保持整齊，將車輛清潔調整後，方可休息。

11 肇事後應尊重個人道德，立即停車按照手續處理，不得急駛逃避。

12 要催遵駕駛規則，樹立服務紀律。

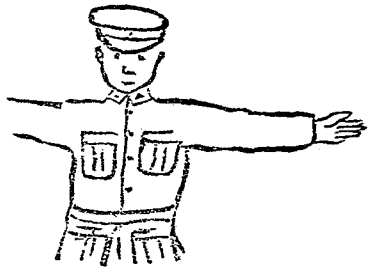
標誌


傍山險路
幹道車先行
叉路
柵門
狹路
危險
陡坡
危險彎路
險橋
火車
5公噸
載重限制
不准停車
不准停車
40公里
速率限制

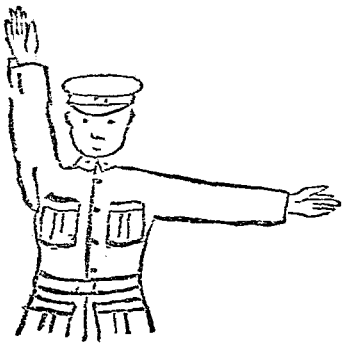

禁止通行
祇准照此方向行駛
不准久停
單行線不通行
禁行汽車機器脚踏車
禁行汽車
禁行馬車板車
學校
學校附近禁聲慢行
停車場P
普通停車處
醫院附近禁聲慢行
停汽車處
停入力車處

交通警察指揮手勢

(1) 全部停止交通雙臂曲舉，手掌向前，前後左右，各方交通，全部停止。



(2)甲、左右通行前後停止雙臂平伸，手掌向前



(2)乙 左右通行前後停止

1.一臂平伸。

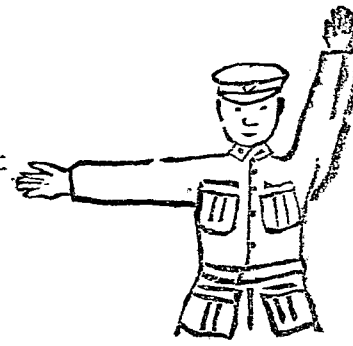
2.其他一臂，向前直伸。3.手掌向前。

說明：此種手勢，在車輛稀少時用之。

丙(2)

左右通行前後停止

與「乙」式同。



(3)甲、

通行時指揮

一方面車輛加速進行

1. 一臂平伸，手掌向前。

2. 一臂曲舉，手掌向內，左右搖動，作招手狀。

(3)面對曲臂手掌。

說明：此種手勢，在調換通行方向時，對於正在進行中之車輛，促其加速進行時之用。

(3)乙、

通行時指揮一方面車輛加速進行

與「甲」式同。

駕駛人行車手勢

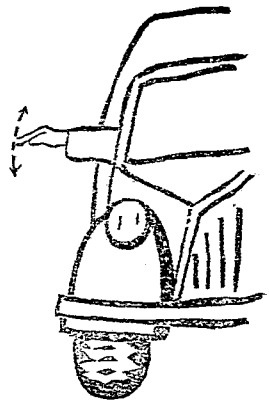
(1)

緩行及停車

引臂平伸。

手掌向下。

上下搖動。

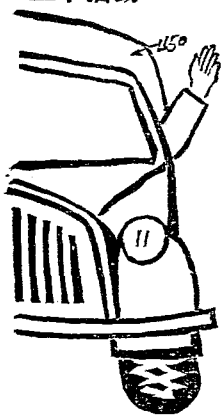


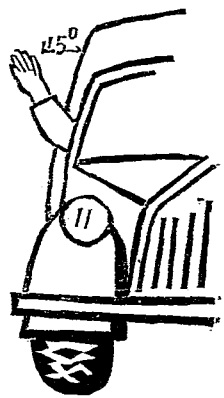
(2)

右轉

引臂上伸(45)度。

手掌向前。



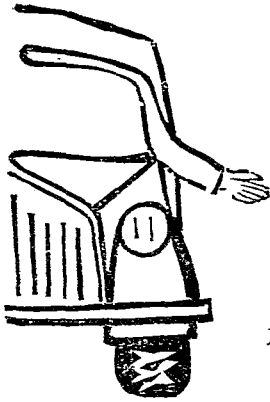


不論駕駛人坐位。

在左在右。

凡作此種手勢時。

即表示車輛須向右轉。

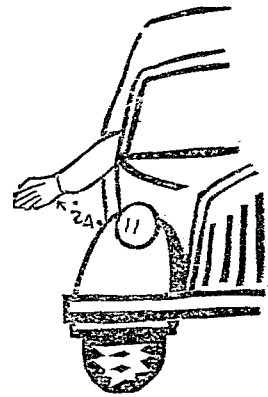


(5)

左轉

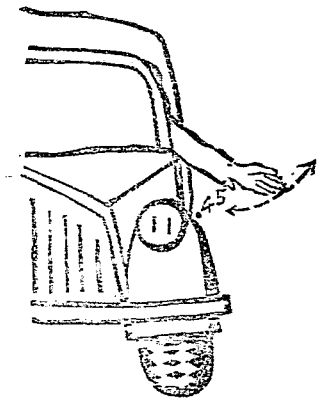
引臂下伸(45)度。

手掌向前。



不論駕駛人坐位，在左在右。

凡作此種手勢時即表示車輛須向左轉。



(4)

讓後車超越

引臂下伸(45)度。

手掌向前。前後搖動，作讓後車超越狀，同時儘量靠右，緩行避讓。

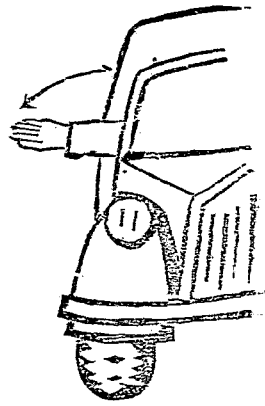
(5)

倒車

鳴喇叭後，引臂平伸，

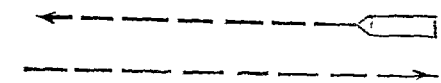
手掌向後，向後搖動，

作後退狀。



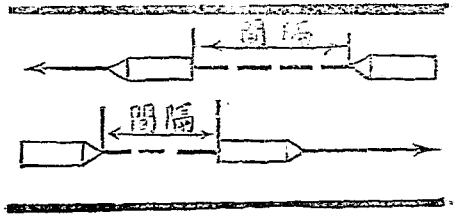
通行路線示意圖

(1)行車最高速率



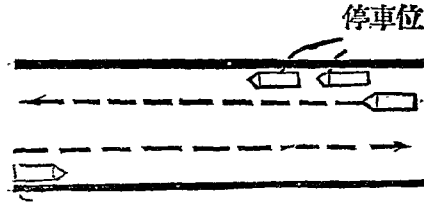
市區20公里
郊外小車50公里
郊外大車40公里

(2) 行車最小間隔



郊外區50公尺
市區5公尺

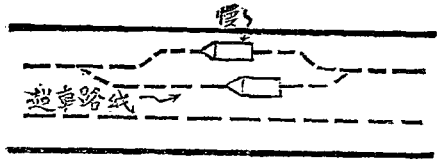
（3） 停車



停車位置

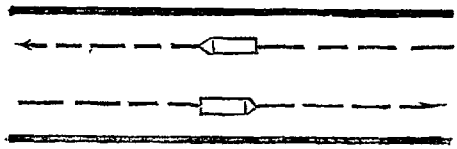
停止車輛須靠緊右邊

（4） 超車



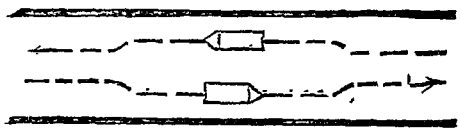
（5） 會車

寬 路



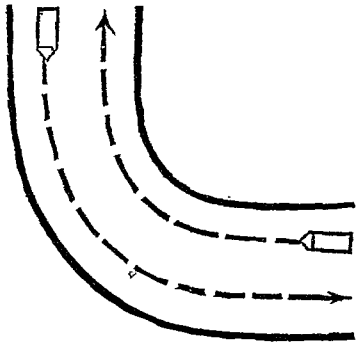
（6） 會車

狹 路



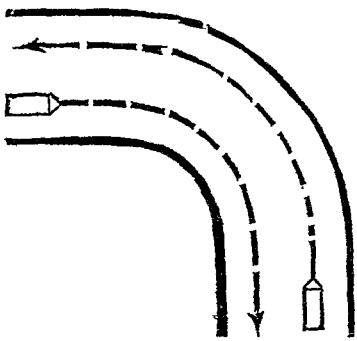
(7)

灣道



(8)

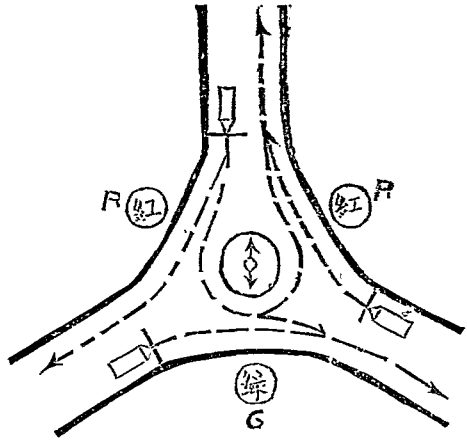
灣道



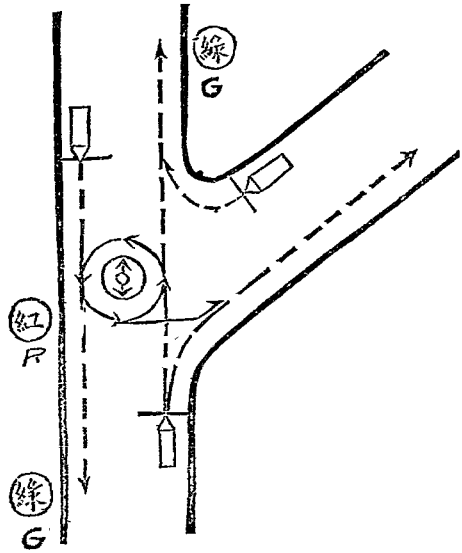
(9) 三叉路 (一)

(10) 三叉路 (二)

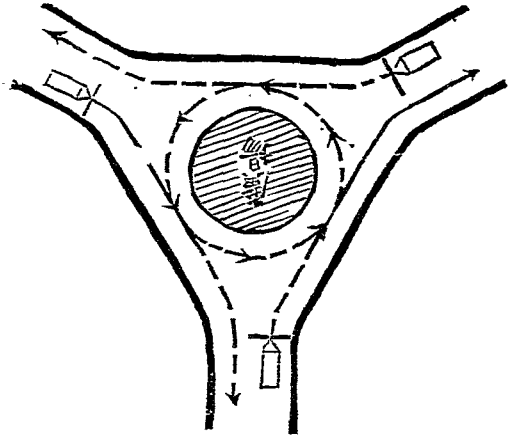
(11) 三叉路 ㊂



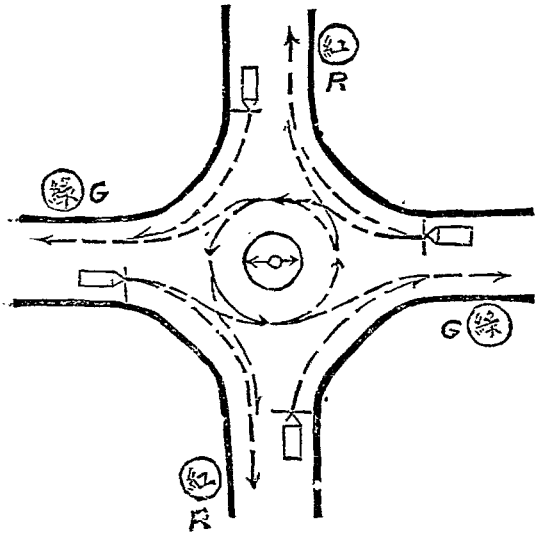
(12) 三叉路 ㊃



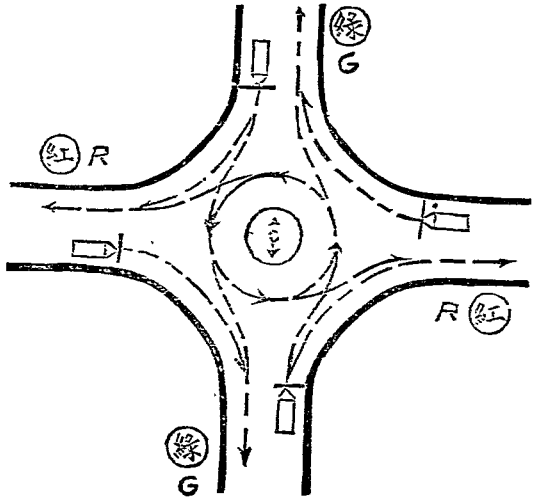
(13) 三叉路㊄(有廣場者)



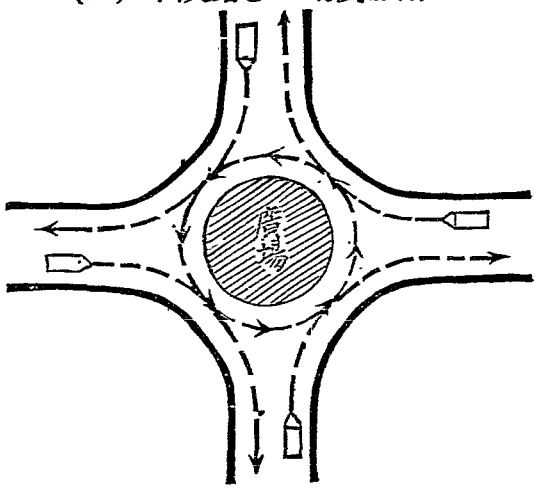
(14)四叉路㊀



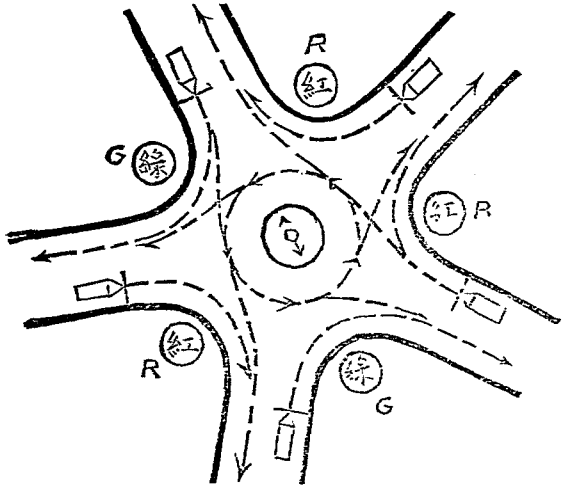
(15) 四叉路 ㊀



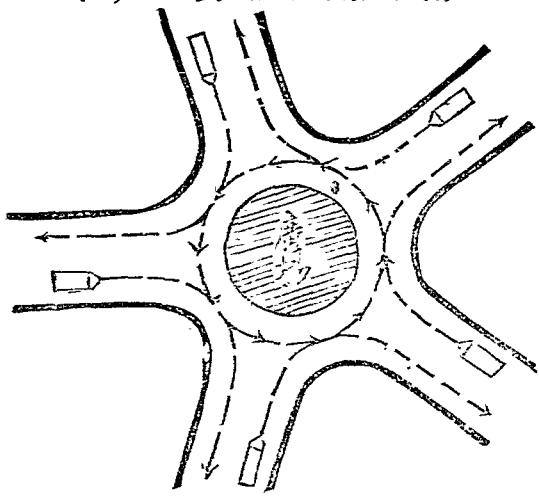
(16) 四叉路㊁ (有廣場者)



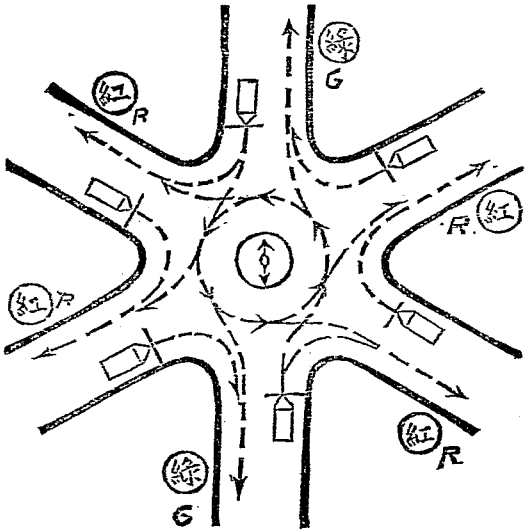
(17) 五叉路 ㊀



(18) 五叉路 ㊁ (有廣場者)



〈19〉 六叉路 ㊀



交叉點優先通行辦法

(1)在交叉點順着通行方向前進的車輛得最優先通行。

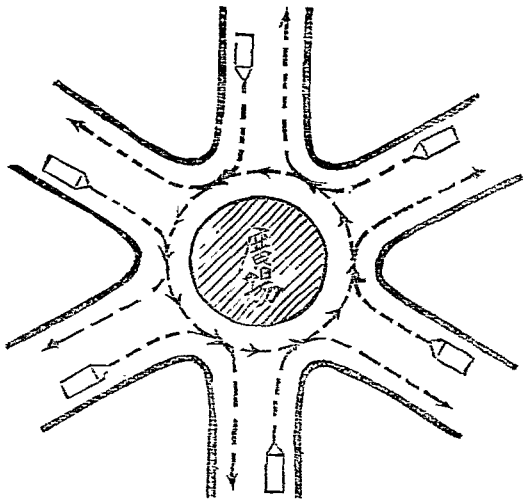
(2)在交叉點順着通行方向右轉灣的車輛得優先通行。

(3)設有廣場作爲單向迴轉的交叉點已經在圓形內行駛的車輛得優先通行

汽車方向標使用方法

一、向右轉灣　方向標箭頭指向右方

(20)六叉路㊀路叉六(有廣場者)



二、向左轉灣　方向標箭頭指向左方
三、向前進行　方向標箭頭指向上方

紅綠橙黃燈使用方法

一、前面爲紅燈時　除右轉灣車輛外一概停止。
二、前面爲綠燈時　前進或右轉左轉車輛均得進行惟左轉灣須大轉灣。
三、紅燈及橙黃燈並用時　停止車輛可準備開行。
綠燈及橙黃燈並用時　已經進入停車綫車輛加速進行較遠車輛準備停車。

汽車肇事處理摘要

一、凡處理行車事變，必須以安全迅速爲前提。
二、車輛行駛途中，如遇有撞傷或輾斃行人時，應即停車救護。
三、途中如遇他車肇事時，駕駛人須本互助精神停車設法援助，或詢問代遞消息。
四、凡在行駛路綫上，發生障礙，或車輛肇事，礙及他車通行時，駕駛人應立即在肇事車輛前後，各三十公尺處。顯示險阻號誌（如將竹枝樹枝等插放地面，但事後應即

除去）。如須救援時，並應即設法，將情形報告鄰近救濟救護機關，以便迅爲補救。

五、車輛遇事變後，駕駛人及當地路工，如能担任一部份救援工作者，應即一面施救，一面請援。

六、請求救援，應審查事勢，擇其距離較近之地點爲標準，但遇必要時，得同時向兩方面報告。

七、各修車廠所，應備救濟救護車，遇有事變請求救援時，應立即出發救援。

八、救濟救護車開至出事地點後，各處主管人員，應查勘狀況，考察肇事原因，同時立即施救，並將詳細情形，及預計修復通車時刻先行電報各主管處。

九、油料失火，或車輛發動機起火，絕對不得用水澆滅，應用泥沙，或滅火藥粉，藥水，或棉衣，棉被等，濕水撲救之。

十、如發生傷亡人命情事，應立即用最敏捷之方法，通知醫院，告明受傷人數，受傷情形，幷洽商救護方法，俾得準備一切，趕赴出事地點，或將受傷者，送往醫院。以免臨延誤。

十一、受傷旅客之姓名，地址，及其他必要事項，應詳細詢明，紀錄備考，並應予以最

大便利與安慰，如有信件或電報，請求傳遞，應即迅速代爲遞發。

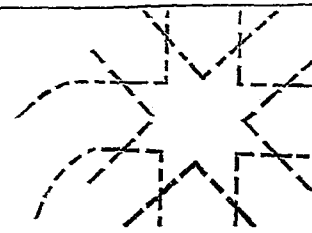
十二、如有死亡人命情事，應將屍體，妥爲移於路側由該管警務部份，知照地方官廳檢驗。

汽車肇事報告單

| | | |

| | | |

1．肇事地點離＿＿市
或縣＿＿鎮＿＿公里
2．肇事路段屬市＿＿
或＿＿縣



填圖法

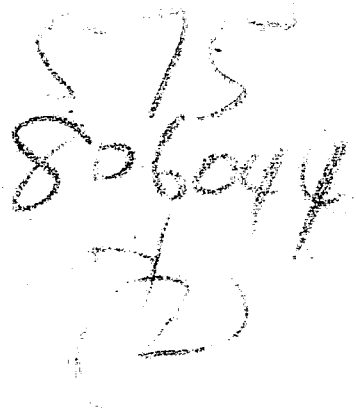
3．依肇事地段路形將虛綫填實補入方向針
指示圖形如下
車輛→□⊟⇐⇦(記表示肇事車)
行人
橋樑⌒⌒註明名稱或號數
4．障礙物之與肇事有關者亦應繪入

肇事情形略述

主管人員意見：

說明

1．此單由各公路及市區交通管理機關，應印製分發各車站，檢查站，崗警，及長途汽車車內備用。
2．如有肇事情事，在城市中，應由崗警填報，在車站或檢查站，及其附近，應由站長負責填報，在公路中途者，應由駕駛人填報，如駕駛人當時因受傷或其他以致無力填報時，則應由奉令調查人員之首先到達者，負責填報。
3．上項負責人員，如有延誤，或不報情事，一經查明，當由主管機關懲罰之。
4．凡行人旅客亦得索取此單(不得拒絕發給)按實填報。
5．汽車肇事並未傷害人命，或損失財產者，可免予填報。
6．如兩車相撞，應分填兩單。
填法：空白處應加說明方格內應加×記。



C
3.65
/2